

RSHA

Juan, zeleznice - sed. idaje



sr. 2

Centered

Centered

Militärisches Reichsfeldpostamt

Gruppenleiter VI F
B-Nr. 1258 /44 S.Rs.

Berlin, den 5.11.1944. 36
Einzigste Ausfertigung!

Betrifft: Schule des geheimen Meldedienstes
Bezug: Rundschreiben vom 29.6.44 Nr. 16519/44 und Rundschr.
Anlagen: s.u. vom 16.10.44 " 90052/44

An
 VI A 4
im Hause

Unter Bezugnahme auf o.a. Rundschreiben übersendet die Gruppe VI F als Lehrmaterial für die Schule des geheimen Meldedienstes

- 1.) 28 Mustertafeln mit echten und nachgemachten Ausweispapieren usw.
- 2.) 7 Bände einer Objektbearbeitung über die transiranischen Eisenbahnen

Diese Unterlagen werden als Lehrmaterial für die Schule zur Verfügung gestellt.

Eine rechtzeitige Übersendung bis zum Beginn der Schule war nicht möglich, weil die Unterlagen erst aus dem Ausweichquartier "Quelle" beschafft werden mussten.

Görning
 Oberstleutnant 2

Vf3

2-37

3 Ausfertigungen
2. Ausfertigung

Geheime Reichssache

Transiranische Eisenbahn

Heft II

Allgemeine technische Abhandlung der
Iranischen Eisenbahn.

Centered

57

50 k.

1103.

3

Inhaltsverzeichnis.

Heft II

Allgemeine technische Abhandlung der Iranischen Eisenbahn.

Anlage	1 a.	v	Tabelle der Tunnels und Brücken Nord- linie
"	1 b	-	Tabelle der Tunnels und Brücken Südlinie
"	3	-	Eisenbahnstation Bandar Shah
"	4	-	Eisenbahnstation Pul-i-Sefid
"	5	-	Eisenbahnstation Firuzkuh
"	6 a	-	Profil der Nordlinie km 127 - 461
"	6 b	-	Profil der Südlinie km 250 - 933
"	7	-	Linienentwicklung der Nordstrecke km 220 - 231
"	8	-	Bau-Normen

Allgemeine technische Abhandlung der Iranischen Eisenbahn.

Die Hauptlinie des Iranischen Eisenbahnnetzes bildet die Transiranbahn, welche das Kaspische Meer mit dem Persischen Golf verbindet. Von dieser Linie zweigt nach Osten eine Linie nach Meshed und eine nach Yezd, nach Westen eine Linie nach Täbris ab. Alle diese Linien sind in Normalspur 1,436 m gebaut. Die Verbindung von Täbris nach Julfa und deren Abzweigung nach dem Urmia-See ist die einzige des Netzes, die in russischer Normalspur: 1,524 m ausgeführt ist.

Die Transiran Bahn unterteilt sich in die Nord- und Südstrecke.

Die Nordstrecke, Länge 461 km

Die Eisenbahnstationen der Nordstrecke sind folgende:

Anlg. 3 /

Bandar Shah	km	0,0
Bandar-i-Gaz	"	21,0
Galugah	"	31,8
Tijir Tash	"	40,0
Beshar	"	57,5
Rustam Qal'eh	"	66,0
Nika	"	81,0
Sari	"	106,6
Shahi	"	127,0
Shirgah	"	147,5
Zirab	"	164,2
Pul-i-Sefid	"	174,9
Duab	"	191,1
Surkhabad	"	201,8
Abasabad	"	214,7
Gaduk	"	241,7
Firuzkuh	"	257,8
Mahabad	"	271,4

Anlg. 4 /

Anlg. 5 /

- 2 -

Zarrin Dasht	km	286,2
Simin Dasht	"	298,2
Kabutar Darreh	"	313,1
Bun-i-Kuh	"	331,5
Garmsar	"	346,4
Kafir	"	372,3
Abardek	"	395,7
Pishvah	"	408,5
Varamin	"	417,0
Bahram	"	437,7
Rey	"	451,0
Teheran	"	461,2

Anlg. 1 a /

Wichtige Kunstbauten dieser Strecke sind folgende:

km 89 -	Brücke über den Fluss Nika
" 104 -	Eisenbrücke über den Fluss Tajar
" 114 -	Steinbrücke
" 123 -	Steinbrücke über den Nebenfluss Talar
" 128+800	d ^o
" 130 -	d ^o
" 142 -	
" 147 -	Steinbrücke
" 175 -	Steinbrücke über den Fluss Talar
" 183+500	d ^o
" 184+400	d ^o
" 185 -	Tunnel in Kurve
" 187 -	d ^o
" 190 -	Steinviadukt
" 193 -	Tunnel
" 193+800	d ^o
" 196+600	d ^o
" 198 -	d ^o
" 200+300	Brücke über den Fluss Talar
" 201 -	Tunnel in Kurve
" 205 -	d ^o
" 209 -	Brücke in Haustein

km 210 -	Tunnel
" 212 -	Tunnel in Kurve
" 213 -	Tunnel
" 213+300	Viadukt 5 bis 6 m
" 215 -	Steinbrücke über den Fluss Talar
" 215+500	Tunnel von 491 m Länge
" 218 -	Tunnel von 1,140 m Länge
" 219+600	Tunnel von 218 m Länge
" 219+700	Brücke aus Betonformsteinen (Vreskbrücke)
" 220 -	Tunnel
" 222 -	"
" 223 -	Steinbrücke
" 224 -	Tunnel in Kurve
" 225+300	Tunnel
" 225+500	"
" 225+900	"
" 226+200	"
" 226+600	"
" 227+900 <small>Centered</small>	"
" 228+600	"
" 228+800	"
" 229+300	"
" 230 -	"
" 230+500	"
" 232 -	"
" 233+500	"
" 234+900	"
" 235+200	"
" 235+600	Viadukt aus Haustein
" 241+400	Tunnel-Länge 7,880 m Scheiteltunnel

Von km 242+600 bis km 461 - Gaduk bis Teheran -
sind keine besonderen Kunstbauten zu verzeichnen.

Die Südstrecke, Länge 933 km

Die Eisenbahnstationen der Südstrecke sind folgende

Bandar Shahpur	km	0,0
Sar Bandar	"	11,8

Marghzar	km	17,1
Gargar	"	38,3
Mansureh	"	58,5
Khusroviels	"	75+5
Miyan Dasht	"	94+4
Karun	"	106,1
Ahwaz	"	111,7
Nesamijeh	"	127,2
Khaver	"	143,9
Bamdeh	"	151,7
Diz	"	157,0
Ahu Dasht	"	174,8
Miyanab	"	188,0
Haft Teppe	"	205,6
Shush	"	221,0
Zabzab	"	236,0
Andimishk (Dizful)	"	250,0
Du Kuh	"	266,4
Bala Rud	"	287,9
Mazu	Centered	" 307,4
Shah Bazan	"	323,5
Tal-i-Zangu	"	337,4
Tang-i-Panj	"	355,0
Tang-i-Haft	"	372,0
Keshwar	"	386,0
Cham-Sagar	"	401,3
Sefid-Dasht	"	419,9
Bisheh	"	433,3
Gharaun	"	451,0
Durud	"	462,2
Rudak	"	474,4
Darband	"	489,3
Azna	"	510,6
Mamun	"	527,4
Sefid Chasmeh	"	542,5
Nurabad	"	558,3
Shazand	"	577,7
Samengan	"	593,9
Araq	"	611,7

Malhabad	km	626,7
Mushkabad	"	645,4
Nan-i-Gird	"	665,6
Rah Gird	"	684,8
Savarian	"	698,2
Baghak	"	712,3
Zagheh	"	732,3
Qum	"	752,2
Pell	"	768,2
Naudeg	"	784,8
Anjilavand	"	799,6
Kuh Penk	"	816,3
Nahid	"	834,0
Parandak	"	850,3
Rud-i-Bhur	"	883,6
Sharyar	"	896,8
Aprân	"	912,7
Tepe Sefid	"	923,1
Teheran	"	933,2

Centered

Anlg.1 b /

Wichtige Kunstbauten der Südstrecke sind folgende:

km	103	-	Eisenbrücke über den Fluss Karun
"	332	-	Bogenbrücke in Haustein 4x10+2x30+1x10
"	338+072		Steinbrücke über den Fluss Ab-i-Diz 4x10+1x60+5x10
"	356+085		Bogenbrücke über den Fluss Ab-i-Diz 2x7+2x32,5+2x7
"	362+80		Viadukt 3 x 12 m
"	362+900		Tunnel von 1148 m
"	364+200		" " 556 m
"	365		" " 255 m
"	365+300		Viadukt von 3 x 12 m
"	365+350		Tunnel von 405 m
"	366+100		" " 411 m
"	366+600		Bogenbrücke über den Ab-i-César 2x10+1x40+4x10
"	366+700		Tunnel von 1901 m
"	369+900		Bogenbrücke über den Ab-i-César 5x10+8x21+1x40+1x20+2x10

km 370 -	Tunnel von 690 m
" 370+700	" " 368 m
" 371+300	" " 88 m
" 375 -	" " 404 m
" 375+600	" " 30 m
" 376+800	Steinbrücke über den Ab-i-Serum 3x10+2x21,5+2x10
" 376+900	Tunnel von 607 m Länge
" 377+600	" " 1113 m " (Fenster km 378+150)
" 379+300	" " 335 m "
" 379+750	" " 1117 m "
" 381+300	" " 391 m "
" 381+750	" " 281 m "
" 382+100	" " 284 m " u. 184 m (offene Galerie von 24 m bei km 382+360)
" 382+800	Tunnel von 340 m
" 385+250	Steinbrücke über den Fluss Ab-i-César von 1x12+1x40+2x6
" 385+350	Tunnel von 318 m
" 385+700	Steinbrücke über den Fluss Kechwar 1x5+1x40+2x6
" 386+500	Tunnel von 552 m
" 387+700	" " 892 m
" 389+100	" " 230 m
" 389+700	" " 263 m
" 390+100	" " 188 m
" 390+400	" " 124 m
" 392+200	" " 144 m
" 394+250	" " 230 m
" 394+650	" " 122 m
" 395+800	" " 406 m
" 397+300	" " 118 m
" 398+850	" " 54 m und 98 m
" 400 -	" " 294 m
" 401+600	" " 62 m
" 402+700	" " 226 m
" 405+200	" " 180 m
" 406 -	Steinbrücke über den Ab-i-Mamun 2x12+3x25+2x12

km	409+300	Tunnel von 109 m
"	409+700	" " 144 m
"	410	Viadukt von 3x12 m
"	410+100	Tunnel von 186 m
"	410+800	" " 147 m
"	410+900	Bogenbrücke von 25 m
"	410+950	Tunnel von 287 m
"	411+500	" " 128 m
"	411+800	" " 296 m
"	412+250	Steinbrücke von 12 m
"	412+400	Tunnel von 92 m
"	413	" " 108 m
"	415+300	Viadukt von 6 x 6 m
"	415+900	Tunnel von 192 m
"	417+100	" " 306 m
"	418+200	" " 157 m
"	418+600	" " 673 m
"	419+350	" " 57 m
"	420+600 ^{entered}	" " 1156 m
"	422+200	Steinbrücke 1x20+1x15
"	424+900	Tunnel von 483 m
"	680 -	Steinviadukt
"	682 -	Betonbrücke
"	770 -	Eisenbrücke über den Fluss Qara-Su
"	884 -	Steinbrücke über den Rud-i-Stur

Abzweiglinien der Nordstrecke.

Linie Teheran - Täbris (Normalspur 1,435)-Länge
620 km.

Die wichtigsten Eisenbahnstationen dieser Linie sind folgende:

Teheran	km	0,0
Zenjan	"	315,0
Täbris	"	620,0

Täbris - Julfa (russ. Normalspur) 1,524 - Länge 150 km

Wichtige Kunstbauten der Linie Teheran - Täbris :

km 38	Brücke von 7x21 über den Karadjbach
" 66	" " 10x6 m über den Gordan
" 618	Bogenbrücke aus Stein 11x10 m

Linie Garmsar - Meshed (Normalspur 1,435) Länge 750 km

Kunstbauten nicht bekannt.

Abzweiglinie der Südstrecke.

Linie Qum - Yezd (Normalspur 1,435) Länge 470 km

Kunstbauten nicht bekannt.

Anlg.
3, 4 u. 5 /

Anlagen Die Anlagen 3 - 4 - 5 stellen die Eisenbahnstationen ^{centered} von Bandar Shah, Pul-i-Sefid und Firuzkuh dar.

72

Kunstbauten der Transiranischen Eisenbahn.

Anlg. 7 /

Über die zahlreichen Kunstbauten der Transiranischen Bahn kann folgendes vermerkt werden:

Grössere Eisenbrücken bestehen nur wenige, dagegen sind Hausteinbrücken, kleinere und grössere Viadukte und Tunnels sehr zahlreich.

Anlg. 8 /

Die Viadukte, deren Bogen eine lichte Weite bis zu 15 m aufweisen, sind nach ein und demselben Bau-Normen erbaut worden. Als Baumaterial wurde Haustein, zu den Ausfüllungen gewöhnlicher Stampfbeton verwendet. Sprengkammern sind keine vorhanden. Bogenbrücken, deren grösste lichte Weite des Hauptbogens 60 bis 66 m beträgt, sind ebenfalls aus Haustein mit Betonfüllung gebaut. Eine Ausnahme bildet jedoch die Vreskbrücke - km 219 + 700 der Nordlinie -, die aus Betonformsteinen hergestellt wurde. Besonders hervorzuheben ist, dass alle grösseren Bogenbrücken aus Haustein, nach demselben Typ wie die Vreskbrücke errichtet wurden. Auch an den Bogenbrücken sind keine Sprengkammern vorhanden. Die zahlreichen Tunnels sind ausser dem Tunnel bei km 201 der Nordlinie, der durch Mergelschichten führt, durch harten Fels gebrochen und ausgemauert worden.

Anlg.
6a u.6b /

Verkehr und rollendes Material.

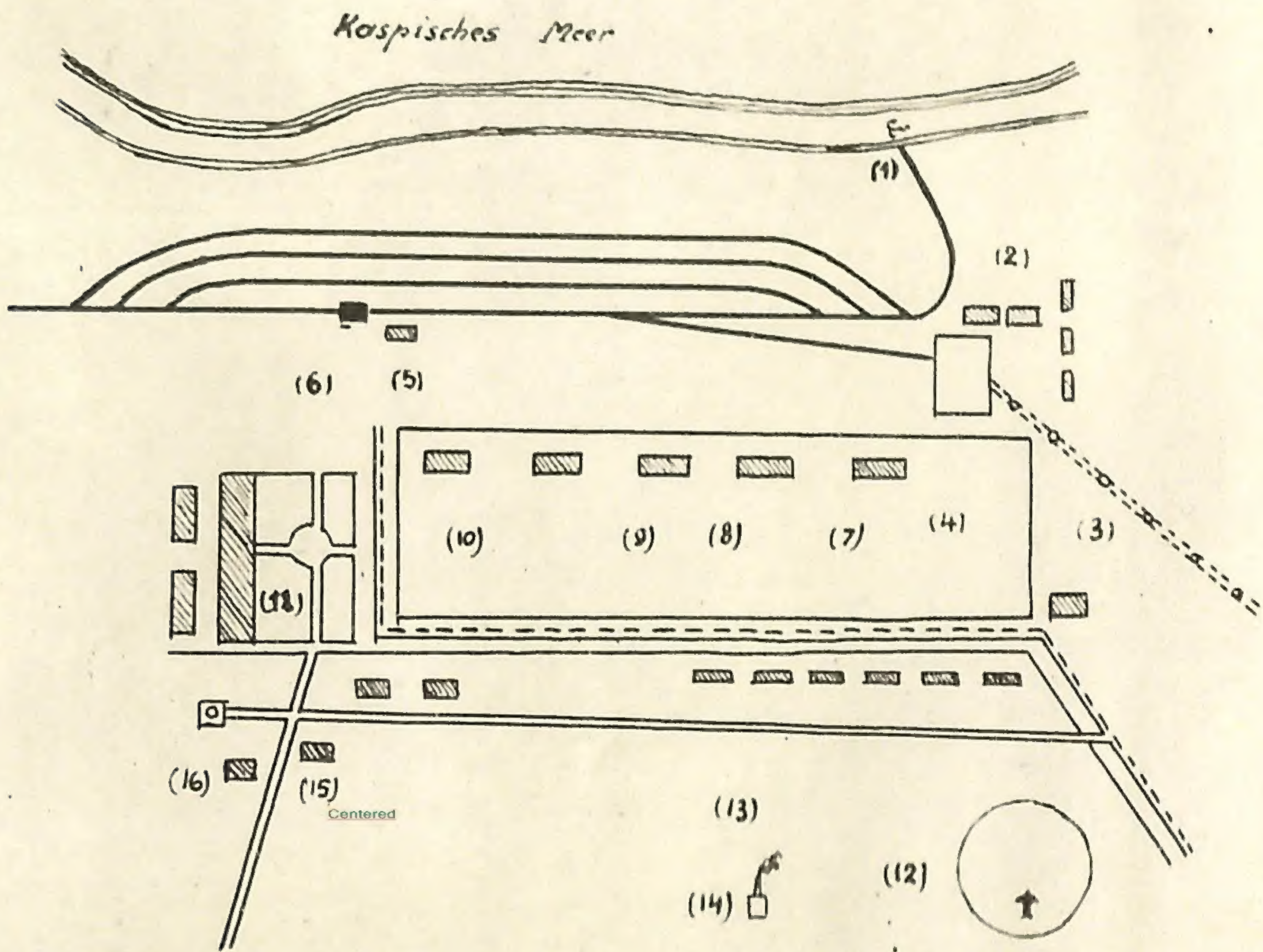
Infolge des schwierigen Profils der Strecke beträgt die durchschnittliche technische Geschwindigkeit 30 bis 35 km in der Stunde. Die Fahrtdauer auf der

nördlichen Strecke Teheran - Bandar Shah beträgt 16 Stunden, die auf der südlichen Strecke 28 Stunden. Die Güterzüge auf der nördlichen Strecke werden aus 12 bis 17 Wagen zusammengestellt, die auf der südlichen aus 20 bis 25, wobei diese Züge auf den Gebirgspässen beider Strecken mit Hilfe von Stosslokomotiven fahren.

Die Höchstdurchlassfähigkeit der Bahn beträgt 12 bis 13 Zugpaare am Tage auf der nördlichen und 13 bis 14 Zugpaare auf der südlichen Strecke.

Für die besonders schwierige Zugförderung auf der Nordstrecke stehen entsprechende Lokomotivtypen zur Verfügung. Die Strecke Bandar Shah - Pul-i-Sefid wird von Lokomotiven Type 1-4-1 mit einer Heizfläche von 162 qm, 15 t Achsdruck, Reibungsgewicht von 60 t, Dienstgewicht 138 t und einem Triebraddurchmesser von 1350 mm befahren. Diese Lokomotiven arbeiten mit Rohölfeuerung. Für die eigentliche Bergstrecke mit der Steigung von 28 ‰ zwischen Pul-i-Sefid und Firuzkuh hat man Garratlokomotiven 2-4-1 - 1-4-2 beschafft. Diese haben eine Heizfläche von 300 qm, 15 t Achsdruck, ein Adhäsionsgewicht von 120 t, ein Dienstgewicht von 204 t und einen Triebraddurchmesser von 1350 mm. Diese Lokomotiven sind mit Rohöl und Kohle heizbar. Das rollende Material der gesamten Iranischen Eisenbahn besteht aus 232 Lokomotiven, 1152 Güterzugwagen von 16 t Ladefähigkeit, 40 Personenwagen und 10 Spezialwagen. Davon nimmt die Transiranische Bahn allein 120 Lokomotiven verschiedener Bauart - 870 Güterwagen von 16 t Ladefähigkeit und 29 Personenwagen in Anspruch.

Eisenbahnstation Bandar-Shah.



Erläuterung.

- | | |
|---------------------------------|-------------------|
| 1 - Anlegeplatz | 9 - Telegraph |
| 2 - Lager | 10 - Diensträume |
| 3 - Wasserleitung | 11 - Polizei |
| 4 - Eisenbahn depot | 12 - Landeplatz |
| 5 - Speicher | 13 - Ebene Fläche |
| 6 - Bahnhof Bandar Shah | 14 - Ziegelei |
| 7 - Zolldirektion | 15 - Flugplatz |
| 8 - Büro des Stationsvorstehers | 16 - Polizeiwache |

Endpunkt der nördlichen Strecke der transiranischen Bahnlinie.
 Zur Bahnstation und zu den Lagerschuppen führt vom Hafen aus ein eingleisiger Schienenstrang.

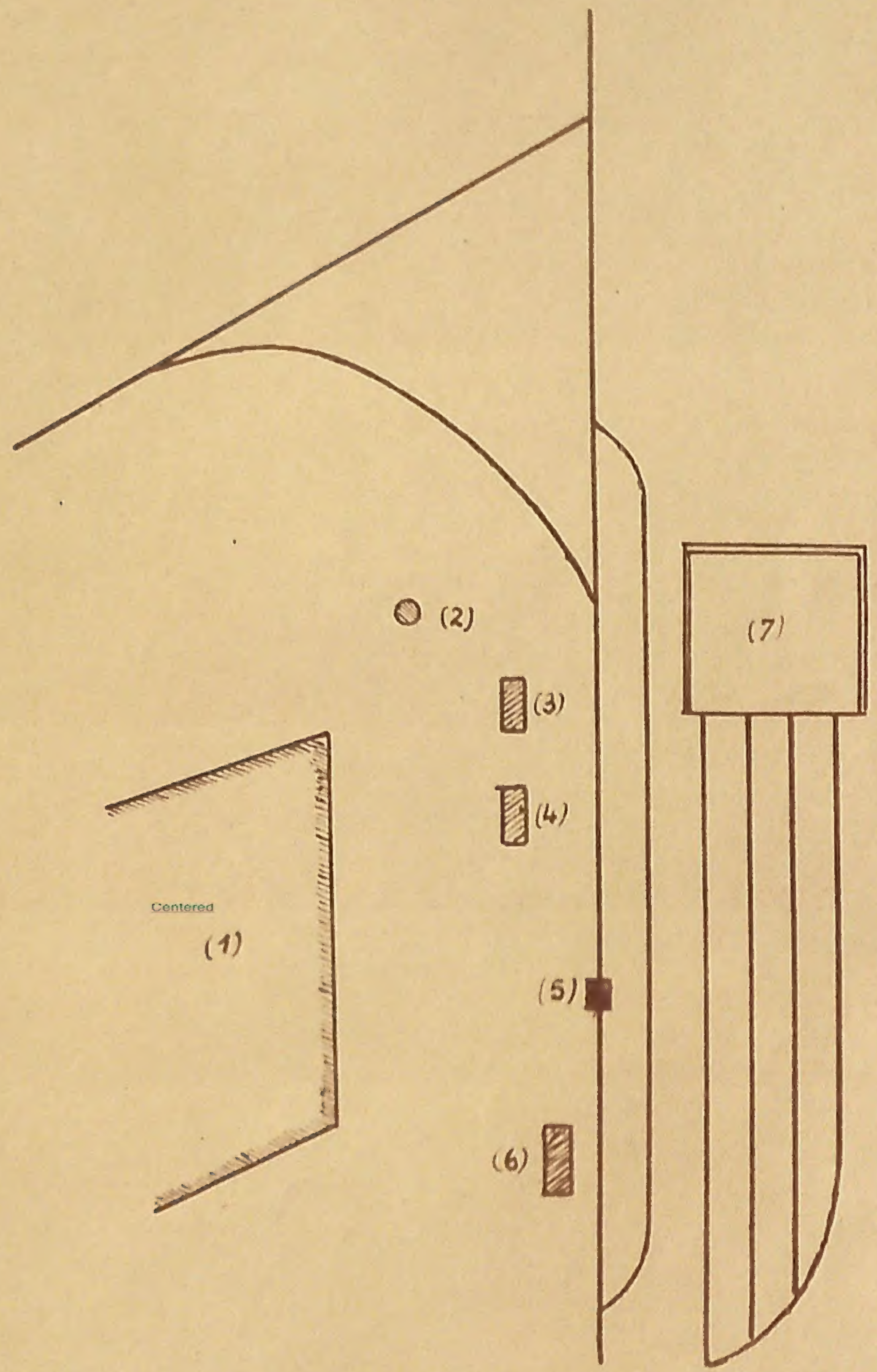
Landungsbrücke aus Holz - 1200 m lang - 10-12 m breit. Längs der Landungsbrücke läuft ebenfalls ein eingleisiger Schienenstrang.

Landungsbrücke kann einen beladenen Güterzug von 6 Waggons tragen.
 Ölleitungsrohrelängs der Landungsbrücke.

HEFT II
 Anl. 3
 VII F3. 79

Right-Bottom Aligned

Eisenbahnstation Firuzkuh

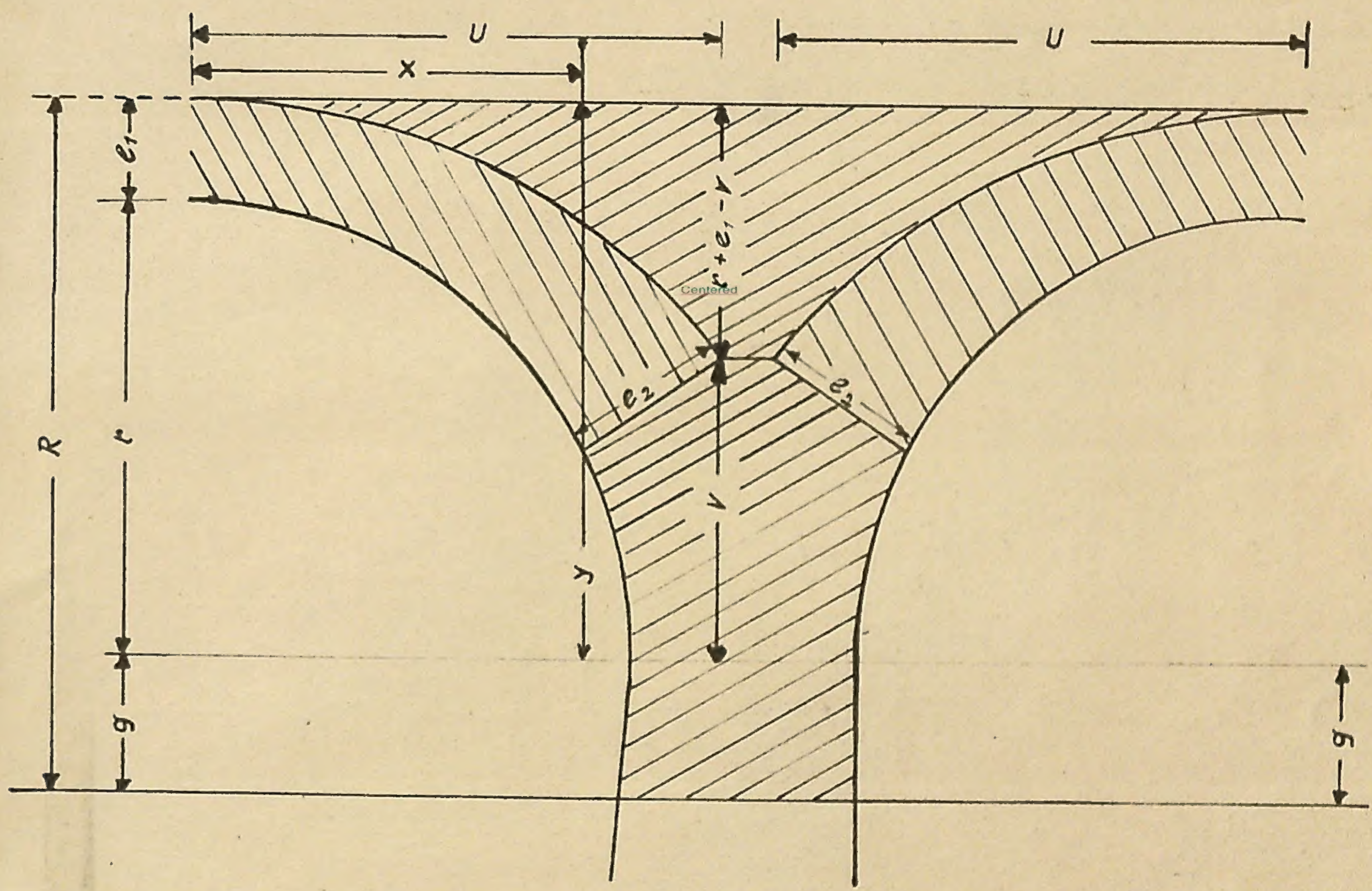


Erläuterung :

- | | |
|----------------|--------------|
| 1 - Firuzkuh | 5 - Bahnhof |
| 2 - Wasserwerk | 6 - Speicher |
| 3 - Dienstraum | 7 - Depot |
| 4 - Dienstraum | |

Transiranische Eisenbahn

r	e ₁	g	R	e ₂	x	y	u	v	r+e ₁ -v
3,0	0,70	0,88	4,58	1,10	2,68	1,34	3,60	1,95	1,75
3,5	0,70	0,88	5,08	1,10	3,13	1,57	4,06	2,17	2,03
4,0	0,75	0,96	5,71	1,20	3,58	1,79	4,59	2,43	2,32
5,0	0,80	1,10	6,90	1,30	4,47	2,24	5,59	2,94	2,86
6,0	0,90	1,24	8,14	1,50	5,37	2,68	6,65	3,47	3,43
7,5	0,95	1,45	9,90	1,65	6,71	3,35	8,13	4,21	4,24



Bau-Normen der Viadukte

HEFT II
Anl. 8

V F3 29

Centered

30,